Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3034**

15. Wahlperiode 27. 04. 2004

Große Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Klaus Brähmig, Cajus Caesar, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Jürgen Klimke, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Peter H. Carstensen (Nordstrand), Anke Eymer (Lübeck), Helmut Lamp, Bernd Neumann (Bremen), Dr. Ole Schröder und der Fraktion der CDU/CSU

Mit dem Fahrrad zur Arbeit

Dem Fahrrad muss im Alltagsverkehr wieder ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Aus gesundheitlichen, verkehrspolitischen und ökologischen Gründen. Nahezu 60 Millionen Deutsche nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel. Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) aus dem Jahre 2002 kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass lediglich 9 Prozent der Radfahrer mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Die Potentiale des Fahrrades im Hinblick auf die berufliche Nahmobilität sind bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ muss das Ziel einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik sein.

Im Sommer 1999 haben über 50 europäische Staaten die Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“ der Weltgesundheitsorganisation WHO angenommen und unterzeichnet. Im Mittelpunkt der Charta steht der Einfluss verkehrspolitischer Entscheidungen auf die Gesundheit der Menschen und die Umwelt. Mit der Unterzeichnung verständigten sich alle Staaten auf eine stärkere Berücksichtigung von Gesundheits- und Umwelterfordernissen im Rahmen der Verkehrs- und Raumordnungspolitik.

Auch die Bundesrepublik Deutschland hat sich damals zu den Zielen der Charta bekannt. Bei diesem Bekenntnis ist es bis heute geblieben. In den zuständigen Bundesministerien scheint die Charta bisher keinen Niederschlag gefunden zu haben. Auch in den aus der Charta entwickelten Umsetzungsgruppen im Rahmen des Pan-European-Programms für Verkehr, Umwelt und Gesundheit (PEP) sind deutsche Ministerien nicht vertreten. In anderen Ländern wurde der Charta teilweise eine weitaus höhere Priorität eingeräumt als in Deutschland. So haben beispielsweise Großbritannien, die Benelux-Staaten oder die Schweiz die Charta in verkehrspolitische Strategien integriert und bis auf die kommunale Ebene umgesetzt. Die wirtschaftlichen und sozialen Vorzüge einer gesundheitsorientierten Verkehrspolitik sind dort verstanden worden.

Studien belegen, dass 30 Minuten körperliche Bewegung am Tag das Risiko für zahlreiche Erkrankungen extrem verringert. Bewegungsmangel ist nach dem Rauchen mittlerweile der höchste Risiko- und Todesfaktor in Industrienationen. Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch Bewegungsmangel entsteht, liegt nach Schätzungen amerikanischer und schweizer Studien zwischen 3 und 9 Prozent der gesamten Gesundheitsausgaben.

Die positiven Effekte körperlicher Bewegung lassen sich jedoch nicht ausschließlich durch sportliche Betätigung erzielen, sondern vor allem in der Alltagsbewegung. Das Fahrrad kann und muss als Verkehrsmittel dabei eine Schlüsselrolle einnehmen, indem es in die Alltagswege – vor allem in den Weg zum Arbeitsplatz – stärker integriert wird. Alle Verkehrsteilnehmer profitieren von mehr Radverkehr. Sehr unterschiedliche Untersuchungen der letzten zwanzig Jahre kommen zu dem Ergebnis, dass mehr Fahrradverkehr positive Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem – insbesondere auf den notwendigen Wirtschaftsverkehr in Städten – die Lebensqualität und die Mobilität der Gesamtbevölkerung hat. Fahrradfahren ist gesund, kostengünstig, lärm- und abgasfrei, breit verfügbar und stadtverträglich.

In Deutschland und Europa werden allerdings immer noch mehr als die Hälfte der Arbeitswege unter 5 Kilometern mit dem Auto zurückgelegt. Diese Entfernungen könnten ohne weiteres in 15 bis 20 Minuten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Nur etwa 9 Prozent der Deutschen legen ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurück – über 80 Prozent dagegen mit dem eigenen Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im Hinblick auf die Charta für Verkehr, Umwelt und Gesundheit muss die Politik die richtigen Rahmenbedingungen für ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad setzen. Das Fahrrad muss als Alternative zum Auto beim Weg zum Arbeitsplatz konkret gefördert werden. Es fehlen immer noch Daten über die möglichen Motive und mögliche Hinderungsgründe für das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad. Die von ADFC und ADAC im März 2004 vorgestellten Radverkehrs-Tests tragen zur Aufklärung bei und haben wieder einmal verdeutlicht, dass die Beurteilung des Engagements der Kommunen für den Radverkehr einhellig negativ ausfällt. Städte wie Münster, Erlangen, Freiburg, Cottbus oder Bremen mit ihrer vorbildlich auf das Rad abgestimmten Verkehrspolitik sind immer noch die Ausnahme. Hier beträgt der Anteil an Radfahrern bereits weit über 30 Prozent.

Aber auch die Arbeitgeber müssen mehr dazu motiviert werden, die Nutzung des Fahrrads durch ihre Belegschaft zu fördern. Dazu können steuerpolitische Instrumente zur Fahrradförderung für Betriebe und Radbenutzer dienen. Gutscheine von Betrieben für ihre Mitarbeiter als Gratifikation für den Gebrauch des Fahrrades zum Arbeitsplatz werden in den Niederlanden bereits mit Erfolg praktiziert.

Die Öffentlichkeit sollte stetig darüber aufgeklärt werden, dass der Gebrauch des Fahrrads als Berufsverkehrsmittel wirtschaftlich attraktiv, gesundheitlich sinnvoll und umweltpolitisch notwendig ist. Das Fahrrad kann auch im Berufsverkehr dazu beitragen, Probleme im Bereich des Umweltschutzes der Verkehrsüberlastung und des Gesundheitswesens zu lösen.

Die Ergebnisse einer Kopenhagener Studie aus dem Jahre 2000 sollten Anlass für eine ernsthafte Förderung des Fahrrads im Alltagsverkehr sein: Danach haben Nicht-Fahrradfahrer eine zu 39 Prozent höher Sterblichkeitsrate.

Es ist an der Zeit Akzente zu setzen, damit der Politik für Radfahrer und Radfahrerinnen wieder die Anerkennung wie in den 90er-Jahren zukommt. Besonders die Bundesländer, die Städte und Gemeinden haben damals ganz erhebliche finanzielle und sachliche Anstrengungen in der Schaffung einer besseren Infrastruktur für den Radverkehr vor Ort unternommen.

Die von der CDU/CSU geführte Bundesregierung hat bis 1998 den Radverkehr massiv gefördert. So wurde die Straßenverkehrsordnung durchforstet und den Bedingungen des Radverkehrs angepasst, nicht zuletzt wegen der steigenden Zahl an Unfällen mit Radfahrern.

Die Zahl der Radunfälle ist immer noch nicht rückläufig – nur die Mittel mit denen sie bekämpft werden sollen!

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Zur WHO Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“ 1999 und HEPA (Health-Enhancing Physical Activity) ProgrammPEP (Pan-European-Program):

1. Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Charta für die Städtebaupolitik, Verkehrspolitik und Gesundheitspolitik in Deutschland?
2. Was plant die Bundesregierung, um die wachsende Zahl bewegungsarmer Menschen in Deutschland im Alltag wieder in Bewegung zu bringen (wie es das Ziel der Charta ist)?
3. Gibt es Ergebnisse/Zwischenergebnisse im Hinblick auf die in der Charta (Kapitel IV Absatz A) formulierten Leitlinien?
4. Gibt es zu den dort formulierten Punkten 1 bis 8 Konkretisierungen?
5. Ist der Beitrag des „Nationalen Radverkehrsplanes“ auf die formulierten Leitlinien überprüft worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
6. Wie sieht die deutsche Beteiligung an der Umsetzungsphase zur Charta aus?
7. Haben sich deutsche Ministerien mittlerweile an den Umsetzungsgruppen im Rahmen des PEP beteiligt?
8. Wenn ja wie findet die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen beteiligten Ressorts statt?
9. Wie werden die Ergebnisse genutzt?
10. Warum ist die Charta in deutscher Sprache der deutschen Öffentlichkeit bisher auf den Internetseiten des Bundes nicht zugänglich gemacht worden?
11. Inwieweit beschäftigt sich das Kuratorium Gesundheit mit der WHO Charta?
12. Warum werden die im Rahmen des Umsetzungsprozess durch WHO Europa erstellten Studien und Schriften z. B. „A Physically Active Life Through Everyday Transport“ (WHO 2002); „Transport Environment and Health“ (WHO Regional Publications European Serie No. 89) nicht auf Deutsch der Fach-/Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt?
13. Welche Studien – national oder international – sind bekannt, die definieren, welcher Nutzen bereits mäßige Bewegung für inaktive Menschen hat?
14. Wie werden diese Studien für die Gesundheits- und Verkehrspolitik genutzt?
15. Gibt es eine Abschätzung der Einspareffekte für das deutsche Gesundheitswesen durch eine konsequente Förderung der Alltagsbewegung, insbesondere durch Fahrradfahren und zu Fuß gehen, wie sie von der Charta vorgesehen ist, und wenn nein, warum nicht?
16. Wie hat sich die Bundesregierung in den Europäischen Prozess des Netzwerkes HEPA (Health-Enhancing Physical Activity) eingebracht?

17. Wie bewertet die Bundesregierung dieses Programm, das insbesondere in der Schweiz unter der Federführung der Sporthochschule in Magglingen zu einer konsequenten Forschungsarbeit mit entsprechenden Publikationen und Programmen geführt hat, in seinem Nutzen für Deutschland?
18. Gibt es vergleichbare Forschungsarbeiten deutscher Institute z. B. der deutschen Sporthochschule in Köln?
19. Wie konnte HEPA bisher bezüglich der nationalen Präventionsarbeit genutzt werden und wie wird HEPA künftig in der nationalen Präventionsarbeit genutzt?
20. Welche konkreten Umsetzungsstrategien haben sich daraus ergeben?
21. Welche Informationen bzw. Publikationen (z. B. „Guidelines For Health-Enhancing Physical Activity Promotion Programms von Charlie Forster) wurden aus dem HEPA Prozess und dessen Umsetzung in benachbarten europäischen Ländern der deutschen Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt?

II. Zu „Mit dem Rad zur Arbeit“:

22. Inwieweit hat der Ansatz „Mit dem Rad zur Arbeit“ Eingang in die verkehrspolitischen Strategien der Bundesregierung gefunden?
23. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen über die Auswirkungen einer Verlagerung des Berufverkehrs auf das Fahrrad vor?
24. Berücksichtigt die Bundesregierung in ihrer Verkehrspolitik die Förderung der Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zum Arbeitsplatz?
25. Mit welchen konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen fördert die Bundesregierung die Nutzung des Fahrrads als Berufsverkehrsmittel breitenwirksam?
26. Wie wird die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK bewertet?
27. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, derartige Aktionen ggf. auch finanziell zu unterstützen?
28. Wie viele Menschen fahren in Deutschland bereits mit dem Fahrrad zur Arbeit, wie weit und wie häufig?
29. Welche Potentiale gibt es in Städten und im ländlichen Raum?
30. Was unternimmt die Bundesregierung in Sachen „Bike & Ride“ (Fahrradstellplätze/-boxen/-stationen etc.), um diese Potentiale auszuschöpfen?
31. Was hält andere Menschen bisher davon ab, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren?
32. Mit welchen „weichen Methoden“ kann man dagegen angehen?
33. Sind der Bundesregierung innovative Projekte bekannt, mit denen Arbeitgeber das Radfahren zur Arbeit fördern?
34. Wenn ja, inwieweit unterstützt die Bundesregierung diese Projekte?
35. Was tut der Bund als Arbeitgeber bei seinen Arbeitnehmern dafür, dass diese günstige Bedingungen vorfinden, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen?
36. Gibt es bereits in einzelnen Bundesinstitutionen besondere Anstrengungen, um Anreize für Arbeitnehmer zu bieten, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen?

37. Haben Vertreter des Bundesministeriums für Gesundheit und Soziale Sicherung (BMGS) an einem interministeriellen Arbeitskreis zum Regierungsprogramm „Fahr Rad“ teilgenommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
38. Haben Vertreter des BMGS an Sitzungen des Bund-Länder Arbeitskreises zum Nationalen Radverkehrsplan teilgenommen, und wenn nein, warum nicht?
39. Hat die Bundesregierung aus den von ihr initiierten Forschungsprojekten (z. B. im Rahmen des FOPS Programms) Erkenntnisse zur effektiven Nutzung des Fahrrads im beruflichen Alltagsverkehr?

Berlin, den 27. April 2004

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Renate Blank
Klaus Brähmig
Cajus Caesar
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Peter Götz
Bernd Heynemann
Klaus Hofbauer
Jürgen Klimke
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Henry Nitzsche
Günter Nooke
Wilhelm Josef Sebastian
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dietrich Austermann
Otto Bernhardt
Peter H. Carstensen (Nordstrand)
Anke Eymer (Lübeck)
Helmut Lamp
Bernd Neumann (Bremen)
Dr. Ole Schröder
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333